

СТЕНОГРАМА

засідання Комітету з питань транспорту

від 11 лютого 2014 року

Веде засідання Голова Комітету Я.В.ДУБНЕВИЧ

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шановні члени комітету, шановні запрошені, шановний заступник міністра інфраструктури! Присутніх 15 членів комітету, є кворум. Починаємо засідання комітету, є легітимним.

Вам усім розданий порядок денний, шановні члени комітету. Є якісь пропозиції про внесення ще якихось додаткових питань в порядок денний? Немає? Прошу проголосувати і затвердити порядок денний. Хто - "за"? Утримався? Проти? Дякую. Порядок денний прийнятий.

Перше питання порядку денного... Я не бачу Давида... Немає? Давайте, можливо... Він буде чи...? Зрозуміло.

Давайте розглянемо спочатку законопроект під номером 1528 нашого члена комітету – народного депутата Остапчука Віктора Миколайовича. Будь ласка, Віктор Миколайович, вам слово. Я вибачаюся, Віктор Миколайович, включіть, будь ласка, мікрофон, тому що...

ОСТАПЧУК В.М. ...з балансу залізниць України на баланс "Укравтодору" та залізничних шляхопроводів з балансу "Укравтодору" на баланс залізниць.

Тому вважаю, що аналогічно має бути наведено порядок і у відносинах: залізниця – органи місцевого самоврядування. І прошу підтримати проект Закону про внесення зміни до статті 7 Закону України "Про передачу об'єктів права державної та комунальної власності". Дякую за увагу.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Слово надається голові підкомітету Поберу Ігорю.

ПОБЕР І.М. Шановний Ярослав Васильович, шановні колеги! Наш підкомітет розглянув Закон "Про передачу системи експлуатації мостів та шляхопроводів", і своїм рішенням, уже не буду повторюватися, бо, виступаючи, докладно розповім цей законопроект. Що стосується "Укрзалізниці", підтримали законопроект в цілому. Міністерство інфраструктури у своєму листі теж рекомендує підтримати зазначений законопроект запропоновані зміни дозволять вдосконалити систему експлуатації мостів, шляхопроводів, об'єднати в єдиний комплекс транспортні структури міста, населених пунктів.

Головне науково-експертне управління Верховної Ради пропонує за результатами розгляду у першому читанні зазначений законопроект прийняти за основу з урахуванням внесених зауважень і пропозицій, які будуть надані.

З огляду на вищесказане підкомітет пропонує прийняти рішення нашому комітету, щоб прийняти даний законопроект за основу і до другого читання з поправками прийняти його в цілому. Дякую.

ГОЛОВУЮЧИЙ. В кого є які запитання? Пане Сергій Євтушок.

ЄВТУШОК С.М. Я зараз хочу звернутися до автора. Ми знаємо, що субвенція надається по певній формулі, згідно якої ремонтуються дороги. Якщо питань по дорогам не виникає, то виникає питання на рахунок виділення коштів або освоєно тієї субвенції, скажімо так, на місцях. Я бачу, тут вписано: мости, шляхопроводи...

Як можна сам шляхопровід профінансувати, коли сама дорога державного значення перебуває на іншому балансі? Відповідно до формули, яка є на сьогоднішній день. Чи не потрібно вносити зміни до Бюджетного

кодексу, до Податкового кодексу, щоб мати можливість ту субвенцію освоїти і на шляхопроводі?

ГОЛОВУЮЧИЙ. Прохання: включайте мікрофон, тому що ведеться аудіозапис.

_____. Ну є... пропозиція була прийняти за основу, так, законопроект. А до другого читання його треба доробити, та які будуть у вас зауваження. Я скажу, там такий приклад приведу вам.

В 2010 році Лазовий сознательно чи ні робили шляхопровід, який на балансі на залізниці, на якого нічого... в технологічному процесі залізниці він ніякої участі не приймав. Так... Залізниця направила на ремонт цього (фактично це був новий шляхопровід) 40 мільйонів гривень.

Те, що завтра залізниця буде реформуватися, так, цей закон необхідно прийняти до 70 різних законодавчих актів. Це один із документів, які потрібно обов'язково приймати і вирішувати. Я вам вже приклад привів, що в 2003 році було прийнято рішення по мостам, які учащують в технологічному процесі залізниці, вони були передані на залізницю. А шляхопроводи, які відносяться до доріг там і так далі, вони були передані на баланс Автодора. Зараз багато, я не знаю, як у вас, я вас розумію як мера, котрий був.

Я вам кажу, що багато шляхопроводів, даже в Харкові – дорога є, так, а є шляхопровід, який ні в кого на балансі не знаходиться. Поетому надо обов'язково сьогодні навести, я і сказав, що надо прийняти рішення. І якісь привести до відношень, державних між міською владою, залізницями і Укравтодором.

_____. Я повністю підтримую вашу пропозицію і законопроект. Єдине, хотілося б механізм, можливо, знають спеціалісти наші з

міністерства. Як можна відокремити і направити кошти від дороги державного значення на ту ж саму невід'ємну частину, яким є шляхопровід. Бо там є реальна формула, відповідно до якої направляються в місцеві громади кошти. Субвенція називається.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Може, представники міністерства нам дадуть відповідь.
Микола Петрович.

_____ . Говориться в частині тому, що з однієї сторони ми розуміємо правильний законопроект, бо тому що не може бути так, що дорогу обслуговує одна організація; шляхопровід, який є невід'ємною частиною магістралі, наприклад, чи дороги державної, чи навіть загальнодержавних доріг місцевого значення є на балансі другої зовсім структури. І тоді йде розрив в експлуатації, розумієте, в експлуатаційних нарахуваннях і в тому іншому, ніби дороги є господар, а шляхопровід чи міст, де другий господар і на стику завжди є питання: хто ж це буде робити. Пропозиція правильна: впорядкувати це. В частині державної субвенції, що надаються державним дорогам, потрібно подивитися, ми приймаючи, саме тому ми приймаємо, то єсть є пропозиція прийняти за основу, бо будуть ще поправки. Попри те, вам як представникам від міністерства, щоб ми зараз не давали розгалужені запити – будь ласка, подивіться і вже, можливо, при там в законі (0954) той же, що готується до другого читання, потрібно щось ще глянути і чи все враховано. В інших законах, які готуються, які є діючими, можливо, потрібно поправки дати, також в підзаконних актах. Бо правильне підняв питання наш колега пан Сергеев те, що субвенція-то розраховується як на дороги.

Ми зараз приймемо законопроект, передаємо мости, передаємо шляхопроводи і якщо ми вчасно не зробимо ці всі зміни в коефіцієнти відрахування, щоби не вийшло так, що кошти, а можливість з ремонту і експлуатації цих об'єктів зависне в повітрі, от в чому питання. Тому...

_____ . Шановний Ярослав Васильович, шановні народні депутати, я також хотів би те, що міністерство підтримало цей законопроект і з міністром розмова була, просив підтримати також вас. Він, я думаю, прибуде на нашу нараду, трошки запізнюється. І я думаю, правильно було б на сьогоднішній день, тому що треба було б подивитися сейчас, зараз, як у нас іде законопроект по "Укравтодору", там, де передача доріг місцевого значення, тобто державного значення на місцевий рівень, щоб не було ніяких колізій.

Тому я думаю, сьогодні можливо прийняти в першому читанні, ми спільно із народним депутатом Віктором Миколайовичем Остапчуком подивимося, фахівці подивляться "Укравтодору" і до другого читання ми будемо готові для того, щоб дати пояснення по цій темі, яку сьогодні підняли. Як приклад, можна привести не тільки ці мости. По Рівненській області місцева влада готова була прийняти міст, є офіційне підтвердження те, що вони готові забрати у Львівської залізниці. Ми відремонтували цей міст, вклали туди кошти. Але до сьогоднішнього часу питання не вирішується, тому воно нагальне питання. Ми також маємо прецедент по мосту, який побудували через Дніпро автомобільно-залізничну частину, вклавши туди значні кошти. І на сьогоднішній день ми також не можемо вирішити з містом, як передати автомобільну частину на баланс міста, хоча місто не заперечує. І практично всі експлуатаційні витрати по утриманню автомобільної частини, по її освітленню цієї частини – це є постійний спір між Південно-західною і містом Києвом. Тому я просив би підтримати в першому читанні, якщо це можливо. А ми поспробуємо дати всі роз'яснення спільно із спеціалістами "Укравтодору".

ГОЛОВУЮЧИЙ. Микола Петрович, я зауважу, що це, цей законопроект, одні поправки до цього законопроекту, а відразу в других подивіться в суміжних законопроектах, що потрібно ще вирішити і деякі поправки зробити.

Ну, представляю на голосування.... А, пане Володимир, будь ласка.
Володимир Гусак.

Члени комітету, велике прохання включайте мікрофони, тому що ведеться аудіозапис і представляйтесь.

ГУСАК В.Г. Може так, до більш досвідчених депутатів.

Володимир Гусак, "Опозиційний блок".

Цей закон, ну, одне речення, а що тут можна доробляти у другому читанні практично?

_____. Те, що в нас багато, я розумію, є питання по, напевно, мабуть, закон, який надо дороблять чи новий робити о шляхах, автошляхах. Так, і там дороги, яка... яка дорога буде – державного значення чи місцевого значення, так, це і міст тогдa надо буде или шляхопровід, він как-то... ну, тут, мабуть, надо в Міністерство фінансів, обов'язково там надо робити з перспективою, то єсть закладувати в сюдa законопроект, якісь нові відношення или новые там, не знаю, критерії, які будуть сейчас, вот, я думаю, що вони обов'язково будуть те, що по-старому як воно там рахувалось, я думаю, что сейчас что-то будет зроблено по-новому. Поэтому, а то, що особисто касается, вот, именно автодоріг. Ні. А, ви кажете, що сейчас зробити. Ну, є опыт в прошлом созыве, там, ну, вот сейчас допустим по енергозбереженню закон, вот, мы принимали, так. І автори уперлись тоже ж в те проблеми, які і ми в тому скликанні мали - это с бюджетом, так? Ну, не знаю, как бы дайте нам час, мы еще раз рассмотрим, там, если это потрібно надо еще відложити и еще раз подитися, там, які, там, зауваження, які надо внести, там, законопроект. Ну я не заперечую, что...

_____. *(Не чути)* Відразу приймати за основу..... Йде мова, правильно колега підняв питання, фінансування. Фінансування йшло з державного бюджету, а тепер йде, буде з місцевих і з комунальних бюджетів обласних рад, а це зовсім інші кошики і ми не можемо це... І для того, потрібно

або зміни до бюджету робити, щоб фінансування цих інфраструктур було, іншим воно не може бути, даже з цим.....

_____. Когда були роботи до Євро, ми багато мостів в Харкові зробили за кошти залізниці, так. А потім наш мер каже, говорить, та в мене немає механізму, так, і я приймати не буду. Це гроші пішли, так, а рішення не прийнято. Так що тут, ну, якби є питання, які ми можемо з вами, знаєте, може не все сразу вирішити, так, а ті, які на балансі вони не впливають на технологію роботи залізниці, вони можуть передані вже быть по нашому закону, а потом его можно, в него вносить и поправки. Мы ж тоже вносим сегодня поправки в статью 7 закону, який уже є.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Пане Володимире, питання є в тому, що якщо би зараз не піднімалося питання щодо передачі там загальнодержавних доріг місцевого значення з державного підпорядкування, а органам місцевого самоврядування. Ви праві в тому, що тут законопроект, якщо би було при стабільній ситуації без великих змін, які плануються, то мав би комітет прийняти за основу і в цілому, тому що змінюється тільки там напрямок.

Але пропозиція є прийняти за основу, бо попри те, приймемо в залі, прийнявши за основу. Аргументація буде, що напрацьовується ще цілий ряд суміжних, щоб можливість якихось уточнень дати до цього законопроекту у вигляді поправок від народних депутатів, від міністерства. Ми дамо можливість. Хоча, якщо дивитися щиро от, прямо і без, якби не були задекларовані великі зміни, то цей законопроект треба було б приймати відразу за основу і в цілому.

Тому я ставлю на голосування рішення. А, пан Микола Кадикало, слухаю.

КАДИКАЛО М.О. Микола Кадикало. Ярослав Васильович, дивіться, я повністю підтримую цей законопроект, але чи не доцільно, тим більше, що

автор сам говорить, чи не доцільно дійсно зараз ще отримати цей висновок, наприклад, там від Бюджетного Комітету чи від фахівців, от що стосується фінансування. Просто, щоб вже ці питання не обсудювати в сесійній залі, а...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Саме тому пропозиція є, що приймаємо за основу. Чому? А що ми отримуємо в комітеті, якщо бюджетний комітет ще не знає, які будуть зміни подані Кабінетом Міністрів до бюджету 15 року? Зрозумійте, шановні члени комітету. Давайте проголосуємо, давайте, ми йдемо вперед. Попри те ми можемо, якщо ми побачимо, що до того часу, коли законопроект буде розглядатися, ми ще раз, будуть засідання комітету, і можемо змінити і доповнити, щоб прийняти за основу і в цілому, якщо не буде ніяких застережень і все зійдеться. Ну, даємо рух, нехай працює.

Хто за те, щоб цей законопроект підтримати за основу, прошу голосувати. Проти? Утрималися? Прийнято одногосно. Дякую.

Наш колега – член комітету Давид Макар'ян, на жаль, хворий. Тому законопроект номер 1507 ми відкладемо, є пропозиція відкласти на наступне засідання комітету.

_____. Тут пропонується і науково-експертним управлінням, і міністерством, і "Укрзалізницею" відхилити, оскільки, можливо, у Давида Макар'яна є там свої аргументи. Він – колега, член нашого комітету, то переносимо на наступне засідання, і тоді розглянемо...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Тут послухаємо... Шановні члени комітету, є пропозиція перенести розгляд законопроекту 1507 на наступне засідання комітету. Хто за таку пропозицію, будь ласка. Проти? Утрималися? Дякую.

Розглядається законопроект 1179, народного депутата України Фаєрмарка. Ми двічі відкладали розгляд цього законопроекту на минулих

засіданнях комітету у зв'язку з тим, що автор завжди пише, що немає часу, немає можливості бути присутнім на комітеті.

Є заключення, які подали і Головне наукове управління. Я надаю слово пану Ігорю Поберу, голові підкомітету.

ПОБЕР І.М. Ми на підкомітеті розглядали цей закон, закон 1179: про внесення змін до деяких законів України щодо додаткових прав маломобільних груп населення, інвалідів та дітей під час користування залізничним транспортом України. внесений народним депутатом Фаєрмарком.

Оскільки одногосно на комітеті було прийнято, щоб відхилити цей законопроект, оскільки практично ці всі пропозиції, які він подає, вони стосуються... І Головне науково-експертне правління пропонує відхилити це, оскільки це все передбачено законом України, а конкретно Законом України "Про основи соціального захищення інвалідів України". Порядок транспортного обслуговування інвалідів та дітей-інвалідів на пільгових умовах визначається відносно нормативно-правовими актами. Так що тут немає що приймати, оскільки це все передбачено в законах України.

Є пропозиція відхилити цей законопроект.

ГОЛОВУЮЧИЙ. В когось є запитання? Да, Віктор Миколайович Остапчук.

ОСТАПЧУК В.М. Я вам скажу, уважаемые коллеги, що цей законопроект гуляет из созыва в созыв. Мы и на прошлом его дважды чи трижды рассматривали и вот давали четкий відповідь, що це вже зроблено в нормативных документах. І він подається, подається.

_____ . Подається, щоб подаватися, щоб законопроект зареєстрований.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Це владжено законами, підзаконними актами, нормативними документами Укрзалізниці. Ну хоче автор зафіксувати. Є пропозиція. Яка пропозиція підкомітету?

_____ .*(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. Хто за пропозицію, яку озвучив голова підкомітету, прошу голосувати. Хто "за"? "Проти"? Утримались? Дякую. Рішення прийнято.

Також у нас в порядку денному є законопроект. Виноситься на розгляд, номер 1037. Авторства народного депутата України Міщенка. Ми також двічі комітетом переносили розгляд цього законопроекту. Я надаю слово голові підкомітету Діденку Ігорю Анатолійовичу.

ДІДЕНКО І.А. Доброго дня, шановні депутати. Я зустрічався з автором законопроекту, запитав, чи сьогодні, у нас буде підкомітет, щоб він зайшов. Але він сказав, що ви непрофільний комітет, "я не буду приходити, тому що, ну..."

ГОЛОВУЮЧИЙ. А висновок, пропозиція.

ДІДЕНКО І.А. А висновок хочу, да. З точкизору тих питань, які він піднімає, вони мають суспільний інтерес. Тому я пропоную цей законопроект на доопрацювання, тому що зараз готується Закон про міліцію, зараз зміни

проходять. Може, вони з'єднають ці побажання в другому законі. Так? Пропоную повернути законопроект на доопрацювання автору.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Є ще якісь запитання, пропозиції? Хто за таку пропозицію, яку висловив голова підкомітету Діденко Ігор Анатолійович? Хто - "за"? Проти? Утрималися? Рішення прийнято, законопроект з пропозицією відіслати автору на доопрацювання.

Шановні колеги, у нас є присутні представники Міністерства інфраструктури. І в "Різному" є пропозиція: давайте обговоримо питання, бо зараз ми не можемо, не обговорюємо, не виносимо ... сьогодні не виносилося на порядок денний розгляд законопроектів, які є профільними. Але стає питання, знову хочу повернутися до питання фінансування, наболіле питання фінансування доріг, як комунальних, так і загальнодержавних доріг місцевого значення. Тому що ми вияснили спільно, і завдячуючи і міністру інфраструктури, і спільними зусиллями розібралися, що 5-відсотковий... 5 відсотків місцевого акцизу так званого, який був прописаний в змінах до Податкового кодексу, справді є роз'яснення, що він оплачується по місцю знаходження об'єкту продажу. Тобто там, де знаходиться заправка, в ту місцеву громаду і поступають кошти так званого акцизу 5-відсоткового.

Ще в містах, ми розуміємо, ну, піде в міський бюджет. Але стає друге болюче питання: що коли автозаправна станція стоїть в сільській місцевості в одному... одна громада отримує всі 5 відсотків. Отримує одна сільська громада. Попри те немає в нас вже субвенції, яка знята на фінансування комунальних доріг, немає збору за, перше, реєстрацію. І ми отримуємо наступні результати: що одна громада отримує кошти, які направляються в загальний фонд місцевої громади; зовсім не прописано, що ніякого згідно Кодексу бюджетного ці кошти громада може використовувати не обов'язково на ремонт доріг. Місцеві депутати визначаються для себе і з загального фонду вони мають право використовувати на інші передбачені видатки. Тобто аж до врахування, аж до премій... голіві.... *(Шум у залі)*

От пан Сергій мені підказує, що першочергово на премії.

І ми отримаєм... ну перше, що воно направилось в загальний фонд. Направляється.

Є одна з пропозицій, що давайте як... у мене як голови комітету, а давайте ми це обговоримо, щоби звернутися до Кабміну, до Міністерства фінансів, до Міністерства інфраструктури. Бо я знаю, що цю проблему вже піднімають і голови обласних держадміністрацій, і обласні ради, щоби цей податок хоча би тимчасово до моменту передачі прийняття в другому читанні і врегулювання питання передачі загальнодержавних доріг місцевого значення органам місцевого самоврядування, щоби розщепити... щоби три відсотки залишити тій громаді, де знаходиться об'єкт, який сплатить, а два відсотки підняти на обласний рівень. Щоби можливість була місцевій громаді... обласній раді вирівняти ці так звані перекоси. Ну як пропозиція. Давайте, якщо є якісь другі пропозиції... Чому? Бо ми не маємо. Я вже не говорю про те, що є ще одне болюче питання, що ми, прийнявши бюджет 28 грудня обрізало, Міністерство фінансів обрізало всі перехідні кошти, які були, які були, переходили в місцевих громадах. Це по Львівщині я вам скажу, я думаю, що по других областях тоже така сама проблема перехідні кошти на ремонт доріг, комунальних доріг перехідних 122 мільйони, з яких 30 мільйонів це заборгованість за роботи виконані в 2013-у, 2012-у, 2014 роках ці кошти зникли. Тобто тепер стали, місцеві громади стали боржниками перед експлуатаційними підприємствами, які виконували ці роботи. По Львівщині це 33 мільйони і, а 122 мільйони вони їх просто списали, забрали, ну, забрали, не давши, не давши ніяких других джерел фінансування, тільки місцевий, цей, місцевий акциз. Тобто ми розуміємо, що, що проблема, що в країні криза, але ми ж не можемо знищувати, до кінця знищувати і робити місцеві бюджети, місцеві громади банкрутами вже і зараз. Казначейство не працювало в 2014 році, заблоковане було в IV кварталі, не провели платежі, які мали би провести попри те рішеннями ми, всі ми, хто голосував за цей бюджет зробили болючу, гірку несправедливість для місцевих бюджетів. Тому є два, дві проблеми я хочу підняти.

Перше. Це ваша думка, шановні представники Міністерства інфраструктури, щодо п'ятивідсоткового акцизу.

І друге щодо вирівнювання питання те, що було забрано в місцевих громадах. Будь ласка, надаю слово пану Серветному.

СЕРВЕТНИЙ В.А. Добрий день. Серветний Володимир Андрійович. Шановні народні депутати, шановний Ярослав Васильович, ну, за дорученням міністра я займався цим питанням і контактував з вами, тобто ми з'ясовували в Мінфіні саме як у нас буде відрахування здійснюватися цього стягнення і адміністрування цього акцизу, 5 відсотків, передбаченого Податковим кодексом. І з'ясувалось, що Мінфін підтвердив, що за місцем реалізації підакцизного товару. Те що сказав Ярослав Васильович, що дійсно буде надходити у ту місцевість, у ту громаду, там, де розташований магазин чи об'єкт АЗС.

Єдина проблема. Дійсно, що не залишається нічого для коштів для фонду ніякого вирівнювання, якщо є якась дорога між селами, між селищними... районного рівня. І сьогодні якраз на розширеному засіданні уряду під головуванням Президента і за участю голів облдержадміністрацій у виступі голови Львівської облдержадміністрації Синютки Олега Михайловича, він піднімав це питання і як пропозицію до Прем'єр-міністра, і потім був виступ Наталії Ярецько, міністра фінансів, він вносив таку пропозицію, що для того, щоб якось вирівняти ситуацію, щоб була можливість, дійсно, на цей ямковий ремонт, розчепити цей податок, цих 5 відсотків на 3 і 2. 3 – залишити за місцем стягнення в реалізації цього підакцизного товару, а 2 – на міжобласний бюджет, щоб потім обласне керівництво могло вже спрямувати, дійсно закрити питання. І там сама нагальна проблема, щоб її можна було вирішити. Тому я думаю, я міністру доповім, я думаю, що наша позиція буде підтримати...

ГОЛОС ІЗ ЗАЛУ. *(Не чути)*

_____ . Так, так, це треба буде тоді до Мінфіну звертатися, щоб вони вносили зміни.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Пане Володимире, ще одне хочу наголосити, що якщо воно поступає в загальний фонд місцевої ради, то вони мають право при нинішньому законодавстві тільки навіть, то одне питання, що нецільового немає, можуть куди хочуть. Але навіть як захочуть рішенням, щоб направити на дороги, то вони можуть направити тільки на комунальні дороги. Вони, щоб направити, центральна вулиця, яка іде через села, селища, в основному це є загальнодержавна дорога місцевого значення. А вони не мають права її ремонтувати, тому що вона на сьогодні підпорядкована поки що ще не є на їхньому балансі. Тобто селищна рада мала би провести величезну процедуру, підняти, фінанси свої передати на на обласний рівень, попри те має бути її рішення, має рішення районної ради, у якої також є купа питань, і будуть з купою запитань, чому тільки це робити. Тому найпростіше – це розчепити і дати можливість довіривнювати.

Будь ласка, у кого? Пане Олександр Пономарьов.

ПОНОМАРЬОВ О.С. Пономарьов, подкомитет дорожное хозяйство.

Если можно, еще разочек, я уточнить ваше разъяснение. Вы предложили разделить 60-40 процентов, 60 оставляете от сборов на местах, 40 процентов переадресовывать в областные

ГОЛОВУЮЧИЙ. Це пропозиція для обговорення, це пропозиція...

ПОНОМАРЬОВ О.С. Нормально, нормально, я пока просто уточняю.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ну ми беремо в величинах, я вибачаюся, що перебиваю. От є 5 відсотків цього акцизу, 3 відсотка залишається на місцях, ну щоб... 2 відсотка, ну це приблизно так...

ПОНОМАРЬОВ О.С. 60/40 – это даже не приблизительно, в данном случае это ровно 60/40. Нормальна как раз инициатива, можно калибровать доли, но сама суть правильная, потому что мы знаем о том, что заправки расположены неравномерно по дорогам, они в основном больше сосредоточены в узловых пересечениях, где наиболее пересечение транспорта, поэтому естественно все собственники лепили в те места, где наиболее, скажем, скученные. И по проселочным дорогам можно очень долго ехать, не видеть этих заправок. Соответственно сбора там формального на этих отрезках практически нет. А приводить в порядок надо не только эти узловые точки, а именно как раз многокилометровые дистанции.

Поэтому сама мысль оставлять только часть, а остальное отдавать на областную администрацию, чтобы там шло распределение, имеет большую, может быть даже большую долю чем даже 40 процентов. Единственное я хотел просто еще разочек вашу мысль подтвердить. Обязательно это должен быть только целевой счет, ни в коем случае, чтобы он не растворился...

ГОЛОС ІЗ ЗАЛУ. *(Не чути)*

ПОНОМАРЬОВ О.С. Да, да, да. Просто вы сейчас высказали более чем архиважную, скажем, деталь, чтобы она не проскользнула в общем гамузе, как в том числе. Все будет убито начисто, инициатива, если это не будет целевого счета.

Или может быть как один из вариантов. Дороги все эксплуатируются с разным уровнем нагрузки и с разным, скажем так, неравномерным... Поскольку здесь не основной сбор, я сейчас попытаюсь сформулировать мысль, основной сбор планируется собирать по месту продажи бензина, ну или топлива, извиняюсь, а это неравномерное распределение по зонам дорог, повторяюсь, мы однозначно получим перекосы. Где-то собирается много, где-то собирается неадекватно. Может быть вообще рассмотреть распределение этих средств просто в пересчете на километр дороги. Вот есть у громады там какое-то там переданное количество километров дорог. Вот каждый километр дороги имеет там, ну условно, там рубль или сто рублей, я условно. И все. И пропорционально этому и должно идти распределение средств на местах.

Ну, допустим, сразу собирается в области, а по районам раскидывается пропорционально километражу дорог, входящих в данную районную громаду, может быть только помноженных на определенный коэффициент нагруженности. Потому что есть проселочная, где машина раз там, два раза в сутки проезжает, есть магистральные трассы, где грузопоток огромный, естественно этот километр дороги должен быть ну более, скажем, профинансирован. Ну я назвал бы так "коэффициент нагруженности". И тогда мы получим более или менее сбалансированный, скажем, бюджет применительно к тому километражу, который находится в опеке. Спасибо. Это как вариант.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Владислав Атрошенко, потім – Олександр Урбанський.

АТРОШЕНКО В.А. У меня одно предложение есть, оно где-то с Пономаревым созвучно. Но это не главное. Главное – это вопрос.

По предложению тоже самое. Проанализировав там, ну, во-первых, вы должны понимать, что потребление нефтепродуктов снижается. Статистика и если что-то вы прогнозно закладываете одно, еще выскочит курс там до 40. И у

нас вот эти все, там, частники они останются и останутся только промышленный транспорт. Это надо, надо...

_____. *(Не чути)*

АТРОШЕНКО В.А. В кращому випадку. Это надо учитывать. Это раз.

Второе. С точки зрения, ну, на мой взгляд, оптимальности в принятии решения, какие дороги, в каких суммах утримувати, все-таки их возможно неправильно передавать на балансы районов, городов и областей, а все-таки сконцентрировать на уровне областей. А уже на уровне области и облавтодора, и так далее они более сбалансированно будут подходить, будет меньше междоусобиц и меньше межбюджетных этих всех отношений, и на областном уровне возможно более грамотно. А область она где-то усредненно отражает активность, например, в Черниговской области это одна активность, Одесская область это другая активность, а на уровне области уже решение принимать. Но это тоже как мысль, а вопрос в другом. А если вообще какой-либо специалист или, скажем, там, групповое решение, вот, вообще от наших рассуждений немцы б наверное б, там, бы сошли с ума. То есть мы что-то делим, разделим, хотим размазать тонким слоем что-то на что-то, но есть же технология. Вот, согласно технологии есть ли расчеты в каких-то твердых денежных единицах? На сегодняшний день в гривне ничего рассчитывать нельзя, это тоже момент. В каких-то твердых денежных единицах расчет от того, что надо сделать, расчет сколько мы получим от этих 5 процентов поступлений и сколько нам надо дофинансировать, и какая это этапность. Уже от этого плясать дальше, потому что, ну, по-хозяйски мне, например, вот, я не понимаю как можно содержать дороги, мы просто уьем ресурс в никуда, ничего не достигнем, деньги потратим, это и не хозяйски, это, ну, глупость просто. А с расчета уже начинать и приоритетность какую-то определять.

_____ . Я понимаю, Владислав Анатольевич, вашу озабоченность, но, и конструктивные предложения, но расчеты, понимаете, ну, мы же акциз не видим, он же уходит, он же не уходит в спецфонд, чтобы мы его видели, мы пытались как-то в прошлом году от министерства получить цифру, от Минфина, что скажите нам сколько от акциза надходит денег, чтобы потом знать сколько можно было бы от этих денег попросить на дороге, тот же "Автодор". Но Минфин цифру не дает. Ну, я не знаю...

АТРОШЕНКО В.А. Так, а Минфин, так, а вы читайте прессу, там же ж написаны балансы сколько мы потребляем топлива, откуда оно поступает и сколько фактически платит с акцизом. Он даже еще, мы ж с коррупцией тут же не разобрались. Ну, вопрос же второй все равно, а какое соотношение все-таки сколько надо денег и сколько мы ожидаем от акциза, ну, исходя из статистики, вот, мы уже январь прожили, мы можем видеть примерно, то есть, вот, такое соотношение?

_____ . Ну, я такой цифры не знаю. То есть мы можем спросить, уточнить, но...

_____ . Я хочу доповісти членам комітету, я також пробував з'ясуватися і обговорювати це питання і з міністром фінансів, і з заступником міністра фінансів. По факту реально січень, проживши січень, ну, зараз підприємства почнуть сплачувати в лютому, ну, гроші, там, до 20 лютого почнуть, до кінця лютого сплатять і ми побачимо перший мінімальний цей результатів скільки зібрано цього п'ятивідсоткового місцевого акцизу. Але я ще раз хочу наголосити, шановні колеги, шановні члени комітету, ніде не прописано, що цей, ці кошти є обов'язковими для використання на ремонт та підтримування доріг, бо вони йдуть в загальний фонд, в перший кошик. І коли придуть в місцеву громаду ці кошти, а в місцевої громади виявиться, що є

розрив по зарплаті, по захищених статтях, то ці кошти, на жаль, підуть туди і тут от оце, оця, неправильний підхід, як на мою думку, уряду і Міністерства фінансів, що вони першочергово заклали не в другий кошик, не в бюджет розвитку, де би чітко прописали, що це, це йде на підтримування доріг, знаючи, що обрізають жорстко. Якщо не буде субвенцій, не буде коштів ні на місцеві, ні на комунальні дороги. Направили у загальний фонд. І ми отримаємо, ну, не можемо отримати, але, на жаль, ми можемо отримати страшну картину, що ці кошти, які збираються, при всьому озвучуванні, при всьому делегуванні, що ці кошти мають іти на дорогу, по факту вони підуть на різні другі також важливі питання, але вони не прийдуть на фінансування доріг.

От саме у тому спільно разом з Міністерством інфраструктури давайте і з комітетом ми як депутати, як представники громад потрібно наполягати, щоб... Найкраще би було, щоб перекинути це, щоб кошти йшли не в загальний фонд, а в спецфонд, йшли в другий кошик.

І друге питання – це розщеплення на 3 і 2.

_____ . Извиняюсь, я бы этот вопрос ставил бы не в режиме
найкраще, а единственно только...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Єдино правильно. Так, ви правильно підтримали.
Категоричніше потрібно ставити.

І я думаю, що якщо ми спільно дамо, якщо ви підтримуєте, то я направляю від комітету за моїм підписом таке звернення до Міністерства фінансів, до Голови, до Прем'єра, до того, що от пропозиція, яка розглядалася на комітеті, що от так бачимо: перше – переведення місцевого акцизу з загального фонду в спецфонд за умовою, що ці кошти використовуються тільки на ремонт доріг комунальних та місцевого значення. І розщеплення цього акцизу на 3 відсотки і 2 відсотки. А ви зі своєї сторони Міністерство

інфраструктури також... Під лежачий камінь вода не тече, але ми крок за кроком маємо це робити.

Козир Борис, заступник.

КОЗИР Б.Ю. Уважаемые коллеги, у меня вопрос к вам, Владимир Андреевич касательной в продолжении того, что говорил Владислав Атрощенко того, сколько необходимо денег всего. Вы делали такой анализ, сколько необходимо? Потому что вы должны нам ставить задачу на самом деле, что необходимо на все дороги Украины столько-то денег. Такой анализ делался или нет? Потому что...

ГОЛОС ІЗ ЗАЛУ. *(Не чути)*

КОЗИР Б.Ю. Понимаете, мы сейчас говорим какими-то категориями, которые абсолютно... Поэтому необходимо.

Первое. Вам поставить задачу, что нам необходимо: на удержание всех дорог столько-то денег, на капитальные инвестиции согласно стратегии развития столько-то денег, а потом уже говорить о том, хватит нам этих 5 процентов или не хватит.

_____ . Борис Юрійович, я знаю і розумію вас, але ви ж знаєте, яке було недофінансування минулого року і цього року "Укравтодору". От у нас станом на 22 січня була ще заборгованість 35,8 мільйонів за зарплати, за інше по "Укравтодору". Тому... Кошти, звичайно, ну загальну суму, я думаю, що у "Укравтодору" є якась там, да. Ну ми уточним її, на який там стан. Але сподіватися на те, що хтось дасть на кап...?

КОЗИР Б.Ю. *(Не чути)*

_____. Ні, задачу, я донесу інформацію, ми дамо доручення, порухуємо.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Слово має Урбанський Олександр, потім – Діденко.

УРБАНСЬКИЙ О.І. Добрий день, колеги. Я хотів би, знаєте, таке пропозиція висунути. Ну, во-первых, я підтримую господина Пономарева і Атрощенко, тому що один сказав половину мого питання, другий сказав другу половину мого питання. Тому у нас є в бюджеті таке поняття як "захист статей бюджету", там пенсії, зарплатні плати і тому подібне бюджетників. Чому ці 3 відсотки не зробити, або там 5 – 3 і 2 зробити захищеною статтею бюджету, щоб ніхто не міг нікуди це направити. То є це ось так ось прописати.

І у мене було б теж таке в подальшому пропозиція, що коли ось ці 2 відсотки забираються, то я просто як би на прикладі свого округу це теж просчитував, то вони не йдуть там просто в обласний бюджет, а йдуть, наприклад, на утримання доріг з початку району, а потім, якщо щось залишається, то вже в бюджет області, і там обласний бюджет переносить з юга, грубо кажучи, на північ. *(Шум у залі)* Ну, зрозуміла справа, що спочатку – ні, але може бути колись-колись.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Діденко Ігор, будь ласка.

ДІДЕНКО І.А. Я хочу повернути всіх в-поле. На сьогодні ми двічі стягуємо гроші в бюджет з тону дизельного або бензину, так. Ті, які заходять на митну територію або виробляються, ми платимо 100 доларів або

даже 100 євро, там 100 на це порохувати. З цього складається бюджет. Це перше питання.

Другий раз ми стягуємо на місцевому рівні, так. Але модель цього стягування, давайте тоді запропонуємо в бюджет, щоб і в спеціальний фонд ці акцизи йшли. Тому коли я розбирався, у нас зверху також робиться в обший фонд і потім цих грошей немає. Виділяють на дотації, скільки потрібно, Кабмін кожен раз планує, давайте цей раз виділимо стільки грошей. Але коли буде у нас захищений фонд і будемо прозоро, скільки цих грошей іде, ми будемо потім розподіляти ці гроші. Так що пропозиція додати зміни в бюджет, щоб акциз на паливо, яке заходить в Україну, був в спеціальному фонду.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Я хочу вас, пане Ігорю, додати, з вашого дозволу, ну назріло питання створення дорожнього фонду. Ну давайте, що ми будемо говорити, ну вже воно просто от вже давно потрібно було чітко, щоб був дорожній фонд, щоб кошти, які з акцизу, щоб знали чітко, за що платиться 100 євро, там 100 відсотків чи 60 відсотків, чи 70, чіткість, що ті кошти ідуть в дорожній фонд саме для доріг.

Саме тому оті 5 відсотків, ви зрозумійте, чому ми зараз саме обговорюємо. Ми як профільний комітет, якщо ми не підніmemo зараз це питання, то в кінцевому результаті ми отримаємо важкі страшні речі, що, так, цей мізер, який збирається в частині 5 відсотків місцевого акцизу, буде розпилений, я підтримую Владислава Атрошенко, що зараз ми розмазуємо там тонко і стараємося хоч щось зберегти. А ще якщо із загального фонду місцеві громади змушені будуть закривати у першу чергу свої наболілі питання і крім тих коштів у них важко буде щось знайти, то ми отримаємо, що на дорозі просто буде велика сума, яка буде називатися: дякую, но немає. Так буде.

Віктор Миколайович, а тоді вже...

ОСТПЧУК В.М. Мне кажется, чтобы куда-то гроші направлять, нам сначала дороги надо распределить. Потому что вот любой город, через каждый практически город, ну, там, где не было каких-то робіт идет дорога обязательно, там, или державного значення и так далее. Гроші на цю дорогу раньше выделялись "Автодору" з державних коштів платилось, місцеві дороги, там, в мерії, в районі это совсем другое. Так вот нам надо обязательно в законе определиться какие дороги эти, другие.

Потом то, что дороги допустим, я согласен, что отдать, там, допустим 3 или 2 процента, оставить 3 на месте, 2 оставить в область тоже, я думаю, дифференцированно может быть какой-то плавающий, может от 2, там, от 1, то есть от 0 до 3 или от 0 до 2 отдавать, это тоже посмотреть. Но я бы хотел, я не помню, вот, Кужель недавно готовила закон, мы много говорим о державно-приватном, так. Я думаю, что сейчас надо, вот, кроме всего прочего в городах создавать структуры при мерии и так далее, которые, или просто, которые бы и держава би решала б вопросы, и, сегодня много, необязательно, есть технологии, где надо ямочный ремонт, там не потрібно сейчас, вот, там, выпускает, у нас есть техника, прошелся этот, значит, все ямочки заделал. Но надо, чтобы потом этой структуре, значит, в казначействе, казначейство четко знало, что она потом заплатит, потому что вы тут уже говорили, она его поставила, там, туда в дальнюю очередь и так далее. Поэтому, я думаю, что тут нам, вот, сейчас жизнь такая, что она нас толкает на принятие подготовки законов, которые бы значит, да, большие, но надо сегодня дать возможность и развитию малого бизнеса, который бы сегодня занимался бы, привлекался к этим, но он знал, что с ним обязательно расплатятся, потому что сегодня мы сказали и вы, какие долги по выполненным работам. Ну, это не только дорог это касается и Ну, фактически сейчас, вот, мой коллега сидит, он подтвердит, что, ну, процентов 80 сегодня из тех денег, которые есть местные бюджеты все равно они уходят на ремонт дорог.

_____ . Я ж хочу підтримати реально Віктора Миколайовича, бо дійсно були сказані серйозні слова по поточному ямковому ремонту, напевно потрібно якось по-іншому побудувати роботу цю, бо те як пропонувалося останніми роками проводити цей поточний ямковий ремонт, напевно ми бачимо, що повесні та сама ситуація. Це раз.

І, по-друге, дуже важливий момент - це технічний нагляд. Коли держава, коли профільне міністерство буде чітко розуміти, що хто б там не виконував ці роботи, прийде людина, яка зніме заміри, яка чітко буде контролювати навіть на місці, коли буде реалізовуватися чи то капітальний ремонт, чи то інший, то, я думаю, відповідальність зовсім інша буде і якість доріг буде зовсім інша. Ну, повністю підтримую і по роботі казначейство, але акцент поставити потрібно по технічному нагляду. Дякую.

_____ . Сергій Миколайович, ну, на ваше запитання, здається, міністр був у п'ятницю з робочою поїздкою до Волинської області. І якраз за результатами поїздки він дав доручення "Укравтодору", вони повинні до кінця місяця розмістити на сайті в себе, ну, і, там, дубляж буде, ссилка на наш сайт міністерський, має бути план виконаних робіт пооб'єктно, потериторіально за 2014 рік і план на 2015 рік, щоб кожен користувач, кожен споживач, всі ми користуємось дорогами, ходимо, їздимо по них, міг зайти на сайт, клікнути і подивитися, ага, в такому-то селищі чи в селі, чи в районі, місті робився ремонт, такий-то ямковий чи, ну, по капремонтів, я думаю, що навряд чи, крім Київ - Харків – Довжанський. Вот. І перевірити, яка якість і потім написати, там, що як "Укравтодор" виконав той чи інший ремонт.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Віталій Корчик, потім Владислав Атрошенко, тоді...

КОРЧИК В.А. Колеги, я абсолютно і повністю підтримую Ярослава Васильовича в тому, що назріло питання про дорожній фонд. Я вважаю, що

разом з цим питання фінансування, питання вирішення всіх проблем з ремонтом це і буде якесь таке спільне, що і буде називатися реформою. І вважаю, що потрібно просто робити якусь робочу групу, де дати фахівцям з різних галузей просто сідати і доповнювати один одного, тому що ми є зараз тут неповні в чомусь фахівці, ми можемо теоретично, але коли будуть люди з "Укравтодору" технічно, які можуть розказати як до чого йде, так само і представника з того самого бюджетного комітету, і ми могли би просто виробити якийсь механізм, тому що ми зараз говоримо, да, воно все нібито має працювати. Але коли починаємо працювати, виходить дуже багато якихось шероховатостей, я так назвав би. Тому я хотів би, щоб ця система була відпрацьована, і давайте просто на це будемо націлені. Тому що, дійсно, я впевнений, що бюджетний фонд у всіх європейських країнах працює, незважаючи на те, що там є ще і приватні дороги, про що і ми зараз говоримо так само: що треба до себе брати і приватний бізнес, який міг би так само допомагати, включатися, щось робити для місцевої інфраструктури.

Тому є пропозиція, щоб ми таку робочу групу зробили і попрацювали в цьому напрямку.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Владислав Атрошенко.

АТРОШЕНКО В.А. Уважаемые коллеги, ну, два вопроса традиционно.

Первый вопрос я хотел акцентировать. В условиях галопирующего роста курса доллара и, соответственно, падения гривны сегодня многолетняя практика выполнения работ различными организациями: от ШБУ до других дорожных работ, - она заморожена. Нету дураков сегодня, которые будут в долг государства делать за гривну, а получил потом в три раза меньше долларов. Нету. Раньше там 7... ну, были проценты 20 раньше отдать, 7 отдать. Проценты, слава Богу, уменьшались, но уже сама модель эта не будет работать,

то есть это есть риски, мы не залучимо обігові кошти комерційні під це, на это можно не рассчитывать.

Второй вопрос – это касательно эффективности работы и распределения функций. Я ответственно заявляю о том, что я понимаю о разделении функций. У нас законодательная инициатива у депутатов у народных, у вас функция исполнительная, исполнять. Но я как руководитель и как государственный человек, я вижу: в основах вашей работы уже заложена неэффективность. И я бы хотел, чтобы вы эти какие-то, может быть, рекомендации или просьбы принимали не с ревностью, а во благо всех.

В чем неэффективность? Потому что у нас по сути вопросов, которые я вопросы задаю, коллеги задают. Каждый из нас - это руководитель, у него за плечами какой-то опыт есть управления, у каждого человека. То, как мы подходим к организации работы, как мы решаем вопросы, оно априори не может дать результат положительный, потому что мы не знаем ни объема задачи, ни количество денег и кусками... о чем-то поговорили, вот сейчас комитет через 10 минут закончится, мы разойдемся, но мы не будем, никто из нас, вот мы государственные люди мы не знаем ни объема задач, ни сколько это стоит в долларах США или в евро, ни откуда эти деньги брать, не говоря уже о том, что нужно создавать инструментарий. Это дорожный фонд там и так далее. И то, что уже сейчас опустить... оно не будет работать сейчас в этом году. И мы не можем ориентироваться. Может быть есть такая ситуация, зная необходимость: вот пациент может умереть. Да? Надо залучать какие-то кошты, это закладывать надо. Вот это хотелось бы услышать. То есть базовые вещи. А потом мы же ваши будем помощники, если это нужно законодательно где-то. Мы сели, проговорили и не с кондачка, а с пониманием вопроса потом это... пришли с этим в зал. Потому что денег нет, война. Если это не "разжевать", то тут вопросы приоритетности, нам могут и зарубить их... ну что не до жиру там и так далее. То есть это в самом деле серьезные вещи и...

_____ . Дякую. Я... шановний пане Володимир, шановні представники Міністерства інфраструктури! Що пропозиція Віталія Корчика, нашого члена комітету, щодо проведення нарад.

Моє бачення, шановні члени комітету. Чим більше ми будемо... чим більше представників Міністерства інфраструктури (міністри, замами, з профільними департаментами) будуть приходити на комітет, і ми спільно будемо обговорювати ці питання, тим більше у нас буде взаєморозуміння, що ми далі рухаємося. От те, що сказав... Так, є основа основ. Дуже болюче питання підняв Владислав Трошенко, тому що основа основ – потрібно розуміти, на чому стоїмо, на якій сумі. Я розумію, що там захмарні суми.

Ми зараз от... от простий приклад. Закон 0954, так, він вже готується до другого читання. Як переконати депутатів в сесійному залі, що потрібно голосувати? Бо це технічний закон, це технічна передача загальнодержавних доріг місцевого значення органам місцевого самоврядування. На початку було написано, що обласним адміністраціям, на обласний рівень. І як на мене, це правильніше, чим опускати ці дороги місцевого значення загальнодержавні на сільські... Бо ми як ще нижче опустимо, то тим... Це просто, це неможливо. Це вже розуміємо.

Але є наступне питання. З тою легкістю, як нівелюються, як забирають з місцевих бюджетів кошти, як змінюється фінансування кожного року, а особливо зараз в 15 році, без чіткого затвердження фінансування, навіть не в Податковому кодексі, в Бюджетному кодексі, а окремим законом мало би бути фінансування. Бо вони паралельно мали б йти 2 закони. Перший – це технічна передача доріг, другий – це закон фінансування, виділення коштів. Я не переконаний, що вдасться, давши в зал, подавши цей законопроект, що він набиратиме 226 голосів.

Оті питання, які піднімаються на комітеті, то в залі ще більше буде запитань, ще гостріші будуть запитання. Ми вже, ми слово децентралізація вже спільними зусиллями разом з Кабміном доводимо до, знаєте, слово, яке почнуть вже не просто казати..... Да, о, горбачовська перестройка, щоб

децентралізація не перейшла в горбачовську перестройку, до розрухи щоб не... А ми вже йдемо в неправильному напрямку. Тут питання прекрасно розуміємо. Ми бачимо, які дають аргументи нам Міністерство фінансів, що грошей нема, і зовсім немає.

А їх завжди не було і зовсім не було. І поки не запрацює економіка, ну давайте щиро дивитися в очі, ну не можна, затягуючи гайки підприємствам, економіці, ставлячи жорсткіші норми і говорячи про зменшення податків, попри те фактично не зменшуючи їх, не давати можливості зміни в країні щодо податкової особливо системи.

Ми сюди інвестиції не отримаємо, бо у кожного є застереження: перше – війна в Україні, наступне питання – це інвестиційний клімат. В Україні мав би бути найпільговіше оподаткування зі всіх країн, не тільки СНГ, а всього Європейського Союзу. От тоді так, тоді інвестор, визначаючись, а куди йому вкладати кошти, чи в нашу державу, чи в Словаччину, чи в Чехію, чи Польщу, країну Євросоюзу, де працюють свої внормовані норми законодавства, де є відкриті індустріальні парки, де є великі пільги. А ми попри те розповідаємо, про це нам розповідає Кабмін про те, що будуть... що будуть, коли. Ну, це болюче питання.

Я хочу наголосити, що 0954 ми будемо в перших числах березня, це буде в нас проходити один наступний комітет, ми будемо його розглядати, але рішення на сьогодні є важким і незрозумілим. Ми можемо розглянути в частині технічного чи правильно прописана там передача чи... А що ми будемо в зал виносити. Ми виносимо одну частину... От пан Володимир сміється, посміхається, тому що як можна одне дати, одну частину, а не показавши другу? Ну, питання.

ГОЛОС ІЗ ЗАЛУ. *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. А особливо депутати-мажоритарники відразу зададуть питання: покажіть кошти фінансування, покажіть його, їх. Будь ласка, в кого ще є? Олександр Пономарьов.

ПОНОМАРЬОВ О.С. Я несколько моментов хотел обратить внимание. Понятно, что финансов не хватает, но хотя они базисные, но у нас сейчас все-таки задача не столько посчитать деньги, сколько выработать механизм, как они будут распределяться. И не важно, сколько там их сейчас в наличии, там 200 тысяч, 2 миллиона или там 2 миллиарда. Речь сейчас даже, то, что их не хватает, я думаю, это и так понятно. Что касательно самого механизма, Владимир Николаевич, я хотел вас... Вернее, извиняюсь, Виктор Николаевич. Оговорился. Я хотел немножко вот прокомментировать вашу фразу на счет плавающего коэффициента – перераспределения. Я вот точно также, как вот мы сейчас перед, Ярослав Васильевич говорил на счет счета, спецсчета – только так. И коэффициенты ни в коем случае никакие не должны быть плавающие. Мы здесь их, ну, или профильные специалисты ваши откалибруют, но они должны быть только четкие. Если они будут от сих до сих, мы опять вводим человеческий фактор, это будет как гаишник на дороге там. В германии нет плавающих штрафов на дороге. Он там, вот проехали на светофор там, четкий без всяких там, от 17 там до 85 гривен, нет там этого. И там законы работают куда четче, чем у нас. Как только вводим какие-то плавающие там границы – все, это все уже пошло на индивидуальный субъективный фактор.

Как один из вариантов, который я, допустим, озвучивал, уйти от неравномерности распределения заправок, то бишь точек сбора средств, ну, на региональных, в частности, областной. А от него по некоторому выработанному коэффициенту в пропорциональности... У вас же ж есть статистика дорог? Прошу прощения у представителя министерства. Есть же ж статистика дорог – к какому району сколько относится? Что мы получим в конце? У каждого будет с вой коэффициент, у вас 5 километров, у вас – 25, у вас – там 10, условно. Поступил единый областной спецсчет, а условный рубль,

у вас условно 5 процентов, у вас условно 10 процентов, у него условно 15 процентов. И вот то, что сейчас говорил Владислав Атрошенко на тему того, что сейчас большинство ремонтных работ происходят авансово: сначала делаются, потом через какой-то там период оплачиваются. При сегодняшней действительно я бы сказал скоростной девальвации это практически никто сейчас не захочет так работать. А так деньги будут сначала накапливаться, и у каждого в районе сначала накопиться у вас по 5 копеек, у вас по 10 копеек, у вас по 15 копеек условных накопится некий фонд, из которого потом уже можно по факту там тендер устраивать или что угодно.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Хочу вам сказати, пане Олександрє, що накопичення так і було до 28 грудня 2014 року, бо були перехідні, кошти збиралися у спецфонді, і вони були перехідними, як не використовувалися, так і пропали ті кошти. Перевівши у загальний фонд, вони пропали.

ПОНОМАРЬОВ О.С. Поэтому отсюда и речь. Наверное, есть смысл сформировать рабочую группу (я вот, кстати, сегодня сам к вам с этим... ну в том числе и по этому подходил с этим вопросом) и с представителями министерства, с представителями заинтересованных депутатов выработать механизм.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шановні колеги, члени комітету, кожен працює, член комітету працює в підкомітетах. Записалися. На основі підкомітетів запрошуйте, будь ласка, і представників і міністерства, і запрошуйте експертів. Ну навіщо от... Будь-яка робота, запросіть попробуйте, нехай почне працювати, а тоді вже будемо створювати. Бо ми зараз, щоб не настворювали купу груп, а вони будуть мати добрі назви, а попри те не працюєте. Сильнішої групи чим Комітет транспорту немає. Ну давайте реально – ми є членами

Комітету транспорту, є створений комітет, є підкомітети – працюймо, спільно разом, залучаючи міністерство профільне, залучаючи спеціалістів, експертів.

Пане Володимире, будь ласка, ви хотіли сказати.

_____. (Не чути)

ГОЛОВУЮЧИЙ. Ну, значить ці питання, щоб було...ми зрозуміли, так, які є застереження щодо закону 0954 щодо місцевого акцизу 5-відсоткового. Давайте наступні питання обговоримо. Будь ласка.

_____. Я не знаю, чесно. Це не моя сфера компетенції. Я за це не відповідаю, я не знаю. Не можу. Це в міністрі треба питати і першого заступника.

_____ представника

_____. То я знаю.

ГОЛОВУЮЧИЙ. З правом дорадчого ми написали такий лист-пропозицію, чи включили. Відповіді ще немає. Що стосується проведення конкурсу, то, на жаль, немає міністра. Знаємо, що він проходить. Але попри те ми звернулися... Я от сьогодні підписав лист від голови комітету, щоб надали номер постанови уряду, на основі якої, і саму постанову, на основі якого розпорядження чи постанови проходить сам конкурс.

А є вона така? То назвіть номер постанови. І дайте нам хоч ознайомитися, членам комітету.

_____. (Не чути)

ГОЛОВУЮЧИЙ. Пане Володимир, у зв'язку з тим, що ми рекомендували міністру, рекомендували міністерству і на чолі міністра, щоб включити в фінальну частину конкурсу. А вона, ми так розуміємо, що вона, перше – не наступила, фінальна частина конкурсу. Ну, ми надіємося...

Ви знаєте, я вибачаюсь за...

_____ якби не було так сумно.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Так, так. Якщо реально, тому що, не знаю, як інші підприємства, але переконаний, що в першу чергу "Укрзалізниця" потребує нагального вже і зараз призначення керівництва і наведення ладу правильного, системного. Переконаний, що і аеропорт "Бориспіль" потребує розвитку і, щоб вже був призначений керівник. І чим довше затягується процес, тим, тим більше сарказму він викликає в суспільстві, не тільки в членів транспортного комітету, розумієте. Ну, і от вже обговоримо.

Шановні члени комітету, хочу, доводжу до вашого відома, що не зміг, як голова комітету і як народний депутат, найти на доступних засобах інформації постанови чи розпорядження, чи будь-якого документу, на основі якого був розпочатий відкритий конкурс. Для того знаємо, що створений номінаційний комітет. Якщо він створений, значить повинно бути доручення Прем'єра, чи, чи розпорядження, чи постанова уряду, можливо, ми забюрократизовані сильніше, ну, більше, ну, але... Ну, мало би щось би бути, попри те визначення, які параметри, правила і кінцевий, особливо кінцеве. Тому представникам профільного міністерства, якщо у вас є такі, інформація, є такі документи, ну,

будь ласка, в нас буде пропозиція, щоб надати комітету, профільному комітету, щоб ми, члени комітету, ознайомилися з тими документами.

_____. Добре. Добре. Я зрозумів, Ярослав

_____. Так. Да, Віктор Миколайович. Будь ласка.

_____. Я хотел бы, Николай Петрович, вам задать вопрос. Что за проблемы, когда будет закон у нас по плану, о железнодорожном транспорте должен быть в феврале? Понимаете, если сроки ж то отдаляются все время от всех этих самых то, что там. Просто много вопросов, которые сегодня... Там понятно Россия, там... Ну, я недавно слушал, что сегодня Россия ввела 400 электричек. Когда мы весной просто-напросто остановимся. Нам сегодня... А? Да, 400 маршрутов. В свое время отменили все электрички, а сейчас, ну как, фактически ездить не на чем. И у нас весной будет такая же проблема. Надо, я считаю, ну, это моя думка такая: надо... правильно, вот спасибо, что вы приходите, раньше так не было, хотя, мой коллега говорит, в том комитете было, где вы работали раньше, тяжело было и министра там и так далее. Мне приятно, что сегодня вот такое идет, как говорится, двустороннее движение. Но я, например, считаю, что мы... вот закон, это ж Ярослав Васильевич сказал, а там же ж людей надо убедить еще в зале. У каждого вопросы сейчас там, вот выносятся сейчас электричка, чего нет электрички, там, хотя мы тут объяснили. Постановка заседание, пленарное заседание.

Поэтому, я считаю, нам надо вместе с вами сейчас говорить проект закона, а он есть у нас, был, о создании пригородной компании, работать с Приходько, чтобы он за свои деньги создал, ну, короче, я к тому, чтобы мы не оказались, как Россия, оказались без электричек. А ездить не на чем, сегодня уже электрички ходят, ну, все коллеги подтвердят, так это уже если в нашем регионе по 6 вагонов из 10-ти, а что во Львове творится?

ГОЛОВУЮЧИЙ. У нас вже перейшли на 4, хочу вам сказати, Віктор Миколайович. Це просто страхіття! Люди набиваються, як оселедці, в вагони, особливо коли в піковий період. І так, піднімаємо це питання, так, це в ручному режимі, ну, як депутати і звернення депутатське, щось вирівнюється. Дуже-дуже болоче питання! Кому, як не вам, Микола Петрович, це знати, залізничнику.

_____. Можна, я хотів би прокоментувати, дати відповідь, якщо буквально коротко, по проекту Закону про залізничний транспорт?

Дійсно, редакція, яка була відпрацьована по проекту закону, і він сьогодні вкрай необхідний, і ми його розглядали в міністерстві і направили. Враховуючи те, що ми на сьогоднішній день говоримо, що ми європейська держава, йдемо в Європу, ми дали європейській комісії, це не є секретом, також переглянути цей документ на вимогу тих директив, які прийняті розпорядженням Кабінету Міністрів. Ми прийняли 7 директив, які повинні на протязі трьох років уже впроваджувати ті, які передбачив європейський.

Отримали від Європейської комісії ряд зауважень. Ті, які ми хотіли б включити в норму нового проекту закону.

Ви правильно відмітили, що ми не повинні говорити, що є Укрзалізниця і Закон "Про залізничний транспорт". На сьогоднішній день ми повинні розуміти, що це повинен бути зовсім новий закон, не закон 1996 року, який міг би давати правила роботи на ринку залізничних перевізників всіх. Тому що ми маємо операторів вантажних вагонів сьогодні біля 40 відсотків вантажних вагонів, полу вагонів, це приватний парк. Ми маємо сьогодні ППЖТ - під'їзні колії, які налічують не менше по протяжності, чим залізничний транспорт загального користування. Тобто визначення в цьому законі "залізничний транспорт загального/ не загального користування" і таке інше.

Закон досить на сьогоднішній день складний, я вам чесно скажу, і для нас новий документ. Тому по законопроекту я хотів би підтвердити, що ви правильно сказали, що я залізничник, я з ним їжджу навіть на комітет по транспорту. Я приїхав. Я можу сьогодні через ваших помічників передати (я бачу, сидять люди, які юристи, знають) ту редакцію, яку ми сьогодні обговорюємо в міністерстві. Навіть не направляючи офіційно, якщо ви не заперечуєте, я готовий сьогодні залишити...

Да, я залишу голові. І я думаю, що на сьогоднішній день ми бачимо те, що ми можемо робити реформу залізничного транспорту по тим змінам, які ми внесли в Закон "Про залізничний транспорт" в стару редакцію. Тобто ми виписали ті поняття, які необхідно для того, щоб формувати компанію нового типу. По закону ми, дійсно, відстали трошки. Але я говорю ще раз, що ми не хотіли, щоб цей закон був виключно знову такий – монополіста Укрзалізниці. Я його розумію, я його читаю також як технар. Як залізничник.

_____ . Миколо Петровичу, зразу одне запитання.

_____ . Так.

_____ . Готовились постанови і була там постанова уряду про створення акціонерного товариства "Українська залізниця" єдиної компанії. В Коаліційній угоді прописали, що це буде холдинг, ну, холдингова компанія. От ваше бачення як, як представника міністерства, акціонерна, єдина акціонерна компанія чи холдингова компанія? Я знаю, що були, там, і пропозиції ще до того, і державний концерн, і консорціуми і, з ними, то ми вже повідкидували. Ну, але попри те розуміння, які, яка структура єдина акціонерна чи база, чи холдингова компанія? От, будь ласка.

_____ . Я дякую. Мені, я часто був на комітетах, но сьогодні якийсь новий підхід і досить цікавий, тому що ви володієте питаннями. Тому я дякую, для мене це важливо. І було Віктора Миколайовича зауваження, яке він також писав до Коаліційної угоди, що не холдинг, а на першому ми говоримо, створюємо акціонерну компанію. І ми розуміємо, що Коаліційна угода була написана. Але в неї, в нас є постанови, правильно відмітили, двохста, яка говорить про створення акціонерної компанії як єдиного господарюючого суб'єкту на Україні. І Законом про особливості створення акціонерної компанії передбачено, що це все повинно бути, майно залізничного транспорту, воно перелічено і ми не відступаємо ні на йоту навіть по тим лікарням, які передали сьогодні на місцевий рівень, а ми передбачали в постанові, що 11 лікарень повинні увійти в акціонерну компанію, ми на цьому стоїмо. Постанову ніхто не відміняв, ми разом з вами йдемо по тому шляху, який обраний разом. Тобто ніяких сьогодні... Якщо бачити перший, другий етап, він передбачає, ми можемо підготувати більш зі слайдами, прокоментувати, продемонструвати, перше, це створення акціонерної компанії на базі 6 залізниць, на базі тих підприємств, які є сьогодні в комплексі єдиному, передача тих же 7 акціонерних товариств, які є заводи, вони також входять акціями в компанію і ми сьогодні провели інвентаризацію всього майна, і робимо оцінку всього майна незалежно від того, які там є інші думки. Тому ми не відступаємо від закону це я вас запевняю. І на сьогоднішній день компанія Делойт уже роботу таку проводить. Вчора міністр провів нараду за участю Мінфіну і Фонду державного майна, я хотів би поінформувати вас. Ми дійсно порушили трошки тільки терміни проведення оцінки майна. Чому? Тому що Антимонопольний комітет допоміг нам, заблокував... Ну, я "допоміг" – в кавичках говорю. Заблокував вибір оцінювачів. Фірма яка-то подала скаргу, ви, я думаю, це читали, да, в Полтавській області, ну, є такий в нас момент. Тому ми вчора прийняли рішення про те, що ми повинні йти чітко по закону, щоб потім не було ніяких оскаржень. Ми буквально на цій неділі готуємо новий, нову проект постанови, в якому будемо оговорювати, що ми зміщуємо, признаємо і інвентаризацію, це одностайно було на 31.07., яка було проведена з цього

комплексу. І вносимо зміни в терміни проведення оцінки, щоб ми не блокували, ніде не гальмували. Міністр також доручення дано, ми розробили такий графік по термінам, коли буде проводитися, щоб це було прозоро, висвітлити цей графік проведення оцінки і дальших дій по формуванню статутного капіталу компаній, створення акціонерної на сайті міністерства. Я розумію, що, дивіться, сьогодні, на превеликий жаль, у нас час непростий і як раз "Укрзалізниця" вступила в реформу в той час, коли він самий, можливо, важкий, найгірший для нас. Тому ми прописали, ще одну прийняли постанову Кабінету Міністрів, в якій проговорили порядок оцінки майна на тих територіях, які не підконтрольні, на превеликий жаль, державі Україна – це Крим і Донецький регіон, в якому сьогодні тривають дії. Я думаю, що там також не проста сьогодні ситуація, тому що зробити інвентаризацію, оцінку майна там, де проходять бойові дії, на превеликий жаль, це дуже сьогодні складно. Буквально на днях ви бачили, що розбомбили там от, яка їхала відновлювати контактну мережу, 3 чоловіка – на смерть і 2 чоловіка ранених. Тобто ми працюємо в тих умовах, які вже в нас, на превеликий жаль, обмежують.

Порушень, я думаю, ми ніяких не допустимо, будемо діяти згідно закону і так, як писав Віктор Миколайович. Добре, що він якби відслідковує всі наші дії по документам, згідно закону про особливості....

_____. (Не чути).

_____. Ви так... Я до вас... Не, так моє....

ГОЛОВУЮЧИЙ. Віктор Атрошенко, Владислав Атрошенко.

АТРОШЕНКО В.А. Николай Петрович, ну, вы такой политик профессиональный. Красиво так все говорите, мягко и долго. Вопрос к вам.

Скажите, у вас есть в планах на ближайшее не там реструктуризация глобальная, в планах поточной работы вернуть у перевозчиков... у ваших же, который руководство там их посоздавало и создает сейчас, забрать вагоны, а купить программный продукт. И распределять вагонный парк в соответствии с заявками, ну как это по-человечески, когда это будет делать программа. А Укрзализниця и держава соответственно будут зарабатывать при этом максимальные деньги. И убрать вот эту примитивную тупую коррупцию железной дороги.

_____. В корупції, зразу скажу, не участую. Тому що я в міністерстві. В планах... да, державні службовці. Але те, що ви говорите на рахунок забрати, я хотів би уточнити, у кого забрати. І якщо це власники вагонів, які володіють сьогодні парком... *(Шум у залі)* Орендатори. Те, що в оренду здали.

ГОЛОС ІЗ ЗАЛУ. *(Не чути)*

_____. Я так понимаю, тут немножко о другом. Что программа для того, чтобы не было распределения ручного... да, программный продукт. Чтобы не было ручного распределения... *(Шум у залі)*

Дело в том, что, смотрите, программа АСК... Можно я отвечу коротко? Программа АСК "Грузовые перевозки"... Так она называется: "Вантажні перевезення", вона є. Вона на Україні існує давно, вона працює, і вона постійно доопрацьовується ця програма. Створили Український центр транспортної логістики. Його створили для того... так як в Германії, і правильно ми йдемо може, як, дуже короткими кроками, да, дуже не спішимо, да. Але я, я будучи, да, я будучи в Германії, я бачу, що там немає такого, що треба для того, щоб подати вагон, треба протягнути руку. Там практично клієнт не заходить до

того, хто приймає рішення по подачі вагонів, все працює в електронному базі, в електронному вигляді.

_____. Ну, я как в этом самом, что будет, сейчас у нас 6 залізниць, так. На каждой залізниці есть, там, несколько, там,, які оформляють документи на, грузовые документи, так. Компания предусматривает, что не будет этих всех, работать будете по единому окну. Куда б вы не пришли, вы оформили документи и поехали без всяких этих самых. То, что сегодня, там, главперевозок, там, надо перешерстить, которые там сегодня создают всякие эти вопросы, которые...

_____. *(Не чути)*

_____. Да. То сегодня конвенция одна, там, на Одессу, то вторая, то туда нет вагонов, то еще что-то, потому что там тоже надо кадровые серьезные сделать смены. Поэтому мы ж понимаем, что у нас еще товарные эти конторы, где приходит человек, оформляет документи, энное количество, ну, лет 10 назад. Покойный Георгий Миколайович, коли прийшов, він сразу дал завдання, які першочергові шаги должны. Він сказав оцю людину на той, от грузовых перевозок тот, что был сегодня компьютер, пришел, оформил документов. Там же было на каждом отделении было техпд, на одной, там, по два, сейчас одно и то сейчас это закрывается. Поэтому сегодня надо, чтобы быстрее, почему я задал вопрос. Должна быстрее реформироваться, подписан закон и они должны. И уйдут постепенно все эти нарушение, поверьте мне.

_____. Ярослав Васильович правильно сказав чим довше ми затягуємо прийняття рішення із призначенням керівника і керівника-професіонала, тим більше оцих питань виявляється. Вчора провів те, що Віктор Миколайович сказав, міністр провів оперативну нараду і по тим випадкам, які

були по Одесі прийняв вже і рішення кадрове. Тому зрозуміло, це прийняв міністр, а повинен був би приймати і рішення генеральний директор, який прийшов. Тому, я думаю, тут буде...

Микола Петрович, ви залізничник зі стажем, працювали на Укрзалізниці. Сказіть, будь ласка, 2 запитання в мене є.

Перше, це присадка "Дізоль", яка давалася до дизеля. Згадаймо, до чого вона призвела, тому що тут звертаються знову фірмочки в комітет, розповідаючи, яка це добра річ. І друге питання – це славнозвісні системи Біс-Р і Дельта-СУ, які вніс в свій час, фірма така також славнозвісна поставила, і скільки коштів вона забрала з залізниці. І як вони працюють.

_____ М.П. Дякую за запитання. Воно для мене одне зрозуміле повністю, друге – я не можу на всі питання відповісти, але я поспробую про Дізоль щось відповісти таким чином. Да, дійсно були постачання на Дізоль-А6. І практично десь, я думаю, в 2009 році почали всі, не тільки Дізоль-А6, а той приносить баночку, той приносить таблетки, той – американську, той – іншу.

Тому в 9-му році була створена комісія, була розроблена програма. В комісію ту включили і службу безпеки України, щоб не було це голослівно. І на заводі "Луганськтепловоз", який випускає нові дизелі, було проведено на тому стенді, який випробовує дизелі. І було так сказано: з одної бочки беремо дизпаливо. Тут ви всі, я бачу, фахівці. Ти добавляєш свою, вибачте за вираз, чи то дійсно Дізоль, чи то моча, чи ти таблетку кидаєш. І комісійно, комісія виїжджала, кожен претендент, який хотів, він заплатив заводу Малишева, не пам'ятаю, яку суму по договору за проведення випробувань.

Ті люди, які були не впевнені в своїй жидкості, я її так назву, ті люди не заплатили грошей. Бо десь ціна питання була біля 100 тисяч, я пам'ятаю, на той час. Результати комісійні, які були підтверджені по протоколам, ні один із видів присадки не дав позитивного результату. Тобто нам були нулі. І тому тоді було прийнято рішення, що ніякі "Адізоль-Т6", ніякі інші присадки, які там

пропонувалися в той час, комісія їх забракували, це викид грошей на вітер. І тоді було рішення прийнято, це я пам'ятаю, напевно, це було при Костюке, він був генеральним директором "Укрзалізниці", тоді практично ми доказали, що немає. Там пропонували і насадки на трубу вихлопну, що вона там буде... Приходили професора, значить, комісійно було доказано, що ніяких позитивних змін немає. Те, що стосується БісЕр і ДельтаСУ, питання воно вже тягнеться років 10, тепловози обладнані даними системами. Що вони показували на той час? І я думаю, сьогодні – так само, я просто вже 5 років як не "Укрзалізниці", на жаль, там показували чітко швидкість руху, витрати дизельного палива в реальному часі, показували потужність дизель-генераторної установки і практично можливо було побачити, якщо іде злив палива, то в реальному часі можна було побачити, що дійсно з того тепловоза 200 там чи 100 літрів було злило.

_____ . Десять років тому почалося.

_____ . Це почалося 10 років тому. Система БісЕр і Дельта СУ – да, машиністи робили все для того, щоб, ну, ті, які хотіли це робити і його головне, що наказати не можна по уголовному, тому що це як би не узаконена модернізація. Робили і шпильки вкладавали для того, щоб вивести систему дану із ладу. Практично боротьба з крадіжками дизпалива і опломбування баків, і ти весь, якщо знаємо, тепловоз там чи машину, то знайти можна місце, звідки можна злити дизельне паливо, а воно сьогодні у великій ціні. І я думаю, що ще гірше буде.

Тому ці системи на сьогоднішній день, я навіть не знав, що ви будете говорити, вони на сьогоднішній день працюють на тих тепловозах, які в експлуатації, десь в мене порядку там 800 тепловозів чи ми обладнані системою Біс ЕР і Дельта СУ, десь 300 з чим-то локомотивів. По інформації, яку я взяв в головному управлінні, вона є і вони працюють. Тому там була пропозиція: внести зміни в закон і на законному рівні. Його на законному рівні

не потрібно, тому що це внутрішнє питання технологічного плану. Нові локомотиви, які є, випускаються сьогодні вже, вони обладнуються вже, ну системами встроєними в локомотив. Тому там не треба ніяких новшеств робити. Оце коротко те, що міг би відповісти.

_____. А ті, що встроєні, то вони на якій базі стоять? Чи там своя джіпієсна система, чи...?

_____. Там свої системи передачі даних через GPS. Є практично сьогодні як би ідея, яку там закладують про те, що повинні ми через супутник відстежувати місце знаходження локомотива або рухомої одиниці, так назвати. Питання, я вам скажу, воно вирішується. І в "Укрзалізниці" цим займаються питанням досить серйозно. Я знаю, що "Хартрон" харківський займався раніше. І в ДП у Віктора Миколайовича, ви пам'ятаєте, у вас ця система працювала. Одні критики говорять, що це непотрібно, це викидаємо гроші. Моя позиція. Я прожив три Новобогдановки. Ви пам'ятаєте, коли були взриви у нас по Новобогдановці. І коли ми скупчили всі поїзда на напрямку "Долинська-Миколаїв-Херсон", туди загнали на однопутну колію, і коли ми не знаємо, де який поїзд знаходиться, то при допомозі цієї системи через диспетчерський апарат ми можемо бачити, де знаходиться який поїзд, який локомотив. А так ми всліпу працювали по мобільним телефонам із начальниками поїздів. Скептики говорять: "ні". Я говорю цьому як технар: "да".

ГОЛОВУЮЧИЙ. Але от законопроект Мкар'яна, от чому... На жаль. Він сьогодні захворів, чому ми його перенесли. Бо попри те, ви правильно замітили, попри те, що там написано, щоб весь подвижний состав контролювати, це ми розуміємо, що це величезна кількість і величезні кошти. Але контроль саме за самою тягою, за локомотивами і можливості зараз вже

не десятирічної давності, а є новітніх багато технологій щодо контролю за втратами палива. І локомотиви, вони куди дешевші чим ті кошти величезні. які там закладалися 10 років тому. Вони зараз, та технологія так пішла... Це має право на життя. Зробити єдиний, ввести в систему, що єдиного центру, що можливість бачити, де, як скупчуються локомотиви, саме по тязі, ми ж це розуміємо. Ну, і попри те, щоб не було такого, що локомотив, який має тягнути цілій ешелон використовують, що тягнуть 1-2 вагони, ну, це також не треба возити камазом відро піску, якщо так брати.

Шановні колеги, ми хоча би в різному, але ще одне питання болюче, є спеціалісти, це взаємодія залізниці з морськими портами, тут також є питання. Бо у нас портова галузь, ми зараз розібрали, по залізницям ми маємо розуміння, але в нас дуже багато законопроектів підходять в профільний комітет саме по питаннях портових. Я переконаний в вас, як в профільному міністерстві, також вже є напрацювання, це і передача, відновлення, розбудова інфраструктури залізничної в портах, це хто управління і передача, ну, згадаємо завжди ж є питання. Є вузькі місця доставки особливо після того як ми, нажаль, тимчасово втратили Крим і зараз з Маріупольським портом також в зоні бойових дій, там багато питань є. От правильна логістика, правильний розвиток, взаємодія між портами і Укрзалізницею дуже важлива, як на мене. Залізниця зараз в такому важкому стані, а попри те порти, маючи адміністрацію морських портів, мають можливість правильно законодавчо врегулювати деякі моменти, і порти з задоволенням би вкладали частину коштів в розширення інфраструктури, яка залізничної інфраструктури, бо це дасть можливість швидкого прийому.

Я передаю слово заступнику Борису Козирю. Кілька слів бо ми вже затягнулися...

КОЗИРЬ Б.Ю. Ярослав Васильевич, спасибо большое за предоставленное слово. С точки зрения обсуждения вопроса Министерство инфраструктуры - это процентов, наверное, 70 - это Укрзализница. Проблема по Укрзализнице.

Правильно сказал Ярослав Васильевич, что...

ГОЛОВУЮЧИЙ. Поки що. Поки що.

КОЗИРЬ Б.Ю. ...что вопросы развития портов (морской инфраструктуры, речной инфраструктуры) это неотъемлемая часть всего комплекса. Поэтому безусловно скоро будут проявляться законопроекты. Вот Александр, в моем лице, будут появляться законопроекты, которые будут способствовать развитию инфраструктуры. Безусловно... *(Шум у залі)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. ...добавити. Віктор Миколайович також подав законопроект.

ГОЛОС ІЗ ЗАЛУ. *(Не чути)*

.....но когда шло реформирование и была западная дорога и.... это самое, то как раз Восточная Германия (ну по-советски) зробили за счет зализниці зробили реконструкцию всего портового хозяйства....

_____. Хорошая идея! *(Шум у залі)*

Спасибо. Хорошая идея.

_____. Потом это.. в принципе это загнало зализницю как раз вот эти несвойственные работы, поэтому тут надо искать...

_____. Найти правильный компроміс.

_____ . Да. Совершенно верно.

_____ . Вибачайте...

_____ . . Спасибо большое. На самом деле ваше предложение принимается, хотя конечно концовка у них еще была хорошая.... Германия.

На самом деле, у нас есть резервы в море, чтобы поднять...в том числе. А если мы разовьем речной транспорт, мы уменьшим нагрузку и на автодороги, и безусловно на железнодорожный транспорт. Поэтому много будет законопроектов и просьба к вам, представителю министерства, тоже подавайте, давайте обсуждать, потому что это тоже отрасль... очень важная.

Спасибо.

_____ . Я просто... багато было вот законов, законопроектов, которые там ну рассматривались, с 2000 по 2004 год. И один из законопроектов був... канал и через Днепр и в Балтийское море в эти самые. Это надо где-то посмотреть на министерстве должен быть такой проект....
(Шум у залі) ...может бать надо это...

...инвестиционный. Я считаю, там...

_____ . На самом деле, есть такой транспортный коридор, совершенно верно. Через Белоруссию...

_____ . Тогда, когда вот эти мы поезда эти....

_____ . Безусловно. Надо будет разрабатывать. Вы недавно занимали должность Директора департамента стратегического развития, если я

не ошибаюсь. Вы все транспортные коридоры знаете идеально. Поэтому для вас это, наверное, не новость. Верно? Так что, пожалуйста, давайте мы будем участвовать.

_____. Спасибо. Я думаю вы правы в том, что у нас есть нормальные хорошие примеры по совместной работе Одесской дороги и портов.

_____. Але це були приклади раніше.

_____. Это раньше и сейчас надо продолжить это все.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Не 14 року....

_____. Главное, чтобы тут было как. Взаимная заинтересованность. А она есть. Поэтому мы поддерживаем, мы будем работать с морским департаментом. Пока мы есть там на месте, мы будем работать.

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шановний, Микола Петрович. Ми хочемо наголосити, бо правильно замітив заступник пан Борис, що вже іде питання розвитку річкового транспорту і, коли залізниця, коли залізничників будуть спати, то розвинеться річковий транспорт. Якщо вони правильно спрацюють з портами. Морському порту важливо, щоб максимально потоки прийшли. "Нібулон" і другі великі компанії вже започаткували розвиток і працюють над тим, щоб відновлювати річковий транспорт, саме перевезення грузів. Попри те, треба розуміти, що і залізничний має працювати, бо то також важливо. Максимальний розвиток, правильний, вчасний розвиток інфраструктури дає можливість перевалки більшої кількості грузів. Це загруженість наших портів.

Ігор Діденко ще буде в "Різному".

_____ . Щодо "Різного". Може на тій зустрічі, що в нас була неділі дві назад, там емоційно трошки було, я пропонував давайте розглянемо документ який є коаліційна угода, це документ який ми дали уряду і там по транспорту дуже багато питань. На сьогодні, наскільки я знаю, уряд готовий, коли він виповнить кожне питання, давайте розглянемо і от там питання всі є, ми тоді бачити, наприклад, травень місяць - в травні місяці ми маємо такий-то закон, тому що там все прописано. Я лічно троє суток працював по коаліційній угоді, виписували і там це питання, то що ви говорили, чому акціонерна компанія і холдингова - це технічна правка, тому що я знаю повинні замінити холдингову на акціонерну, але політично потрібно було в останню ніч прийняти, не ввіли писали, чудовий документ. Я пропоную давайте можемо ознайомимося,секретаріат депутатам, подивимся там є строки виконання.

ГОЛОВУЮЧИЙ. уточнення, що переконаний, що більшість тут ознайомлені з коаліційною угодою. Виконання коаліційної угоди урядом... Нагадали уряду, що...

_____ . *(Не чути)*

ГОЛОВУЮЧИЙ. В управління.

_____ . А коаліційна угода, ви правильно кажете, там багато відводиться именно питанню співпраці залізниця

ГОЛОВУЮЧИЙ. Шановні, члени комітету! Шановні, представники Міністерства інфраструктури! Шановні, члени секретаріату!

Я дякую всім за увагу. Переконали, що ми сьогодні плідно поспілкувалися і всі підняті питання, обговорені питання і в "Різному", і в законопроектах, це важливо саме для напрацювання комплексних законопроектів які потрібно розглядати вже зараз в стінах українського парламенту. І вам як представникам профільного комітету це також добра отака, взаєморозуміння і сьогоднішня розмова, бо ми вже маємо розуміти не можна ... Коли дається найгірше, коли дається кусочками, найгірше, коли починають народні депутати, розуміючи важливість питання дають, напрацьовують законопроекти, а попри те найкраще би було, щоб був комплексне завдання і ці законопроекти вже напрацьовувалися і спільно разом з міністерством і Кабміном і подавалися як народними депутатами, так і Кабміном вже в комплексі, в стратегії розвитку, оце основа основ.

Я дякую всім за увагу. До нових зустрічей.

Наступний комітет буде проходити в перших числах березня, в сесійний період який відбудеться в перших числах березня. Дякую.